



15 mars 2024

COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

AVIS du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) sur le projet de SDRIF arrêté le 12 juillet 2023

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) s'est constitué en mars 2011 suite à l'annonce des projets de centre commercial et de loisirs « Europa City » et de la ligne 17 nord avec sa gare Triangle de Gonesse du métro Grand Paris Express, sacrifiant 300 hectares de terres agricoles fertiles du Triangle de Gonesse. Association loi 1901, il regroupe des adhérent.es de toute la France et principalement quatre associations départementales d'environnement du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis : les Amis de la Terre Val d'Oise, Environnement 93, MNLE 93, et FNE Val d'Oise, et a reçu le soutien de FNE Île-de-France et de nombreux élus de différentes formations politiques.

Le CPTG a obtenu en novembre 2019 l'abandon d'EuropaCity par le gouvernement, mais sans l'abandon de la gare qui lui était destinée. En mai 2021 le premier ministre Jean Castex annonce le maintien de la ligne 17 nord Le Bourget RER - Le Mesnil Amelot et la gare Triangle de Gonesse, un projet de trois lignes de bus à haut niveau de service, un projet de Cité scolaire internationale avec internat, le déménagement d'une administration d'état qu'il devait désigner avant la fin de 2021 et le projet d'une annexe nord du marché de Rungis.

INTRODUCTION

Dans sa partie introductive, le résumé non technique indique comme objectif de la révision du SDRIF, la recherche d'un « Nouvel équilibre » avec lequel le CPTG est en grande partie d'accord - sous réserves de quelques précisions – décrit en ces termes :

Dans quelle Île-de-France voulons-nous vivre en 2040 ? Adaptation au changement climatique, construction de logements, qualité de vie, protection des espaces naturels et végétalisation des villes, création d'emplois et réindustrialisation, résorption des inégalités territoriales, résilience agricole et alimentaire... ces préoccupations majeures d'actualité touchent tous les Franciliens et les acteurs qui font l'aménagement de la région.

Pour faire face aux défis majeurs de notre temps que sont le changement climatique et les menaces sur la biodiversité, le Schéma directeur de la région Île-de-France – Environnemental, ou SDRIF-E, met en œuvre une vision inédite de la planification territoriale afin de concilier l'excellence et la résilience du territoire francilien. D'un projet initial d'aménagement, le SDRIF-E ambitionne désormais de proposer un véritable projet de société pour « ménager » l'Île-de-France.

Le SDRIF-E définit ainsi la trajectoire collective à emprunter pour bâtir une région où la qualité de vie sera un enjeu central. Il trace la voie pour concilier à la fois l'attractivité économique, la qualité environnementale et « l'esprit village » qui font le charme et la singularité de l'Île-de-France.

Un tel objectif nécessiterait une rupture, une réorientation de la politique d'aménagement et d'urbanisation de l'Île-de-France. Pourtant, ce qui nous est proposé se situe dans la continuité ou l'aggravation de la trajectoire du SDRIF de 2013, raison pour laquelle nous gardons dans la suite de cet avis la simple appellation SDRIF. On ne saurait se contenter de rajouter un « E » comme Environnemental comme une cerise sur le gâteau, pour que l'Île-de-France puisse s'affranchir de sa responsabilité de prendre à bras-le-corps l'enjeu climatique dans l'ensemble de ses politiques, et au premier chef celle de l'Aménagement du Territoire qui entend « dessiner les contours du territoire francilien à l'horizon 2040 ».

I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE SDRIF

Nous estimons que l'affichage d'un SDRIF qui prétend être « Environnemental » et respecter la loi « Climat et Résilience » est en contradiction totale avec la reprise des grands objectifs de la loi de 2010 de Nicolas Sarkozy sur le Grand Paris qui se traduit par une concentration exacerbée des emplois, des richesses économiques, des transports, des revenus... au détriment de la préservation des espaces de nature et de la lutte contre les pollutions de l'air et sonores. Sont notamment incompatibles avec le dérèglement climatique la croissance de l'Île-de-France, les 70 000 logements /an sans veiller à leurs destinataires ou encore les 200 km de métro, dont les lignes inutiles 17 Nord (Le Bourget / Roissy) et 18 Ouest (Saclay-Versailles).

1/ la poursuite de la croissance de l'IDF est insoutenable

Avec les valeurs affichées dans le nouveau SDRIF, comment peut-on cumuler, sur 2% du territoire, 18% de la population, 30% des richesses et 40% de la recherche ? Une certaine tendance à la réduction de cette croissance était enregistrée de 2015 à 2021, avec une augmentation de 250 000 habitants, soit 39 000 habitants/an. Pourquoi alors repartir à la hausse avec le nouveau SDRIF : + 50 000 habitants/an ? Ce chiffre doit être impérativement révisé, avec dans un premier temps, un objectif de stabiliser la population, puis ensuite la réduire.

Sur l'objectif qui a été reconduit de + 70 000 logements /an, nous constatons que depuis la loi Sarkozy de 2010, ce chiffre a été atteint certaines années, ce qui n'a pas empêché l'aggravation massive du mal logement. Les besoins de logements sociaux en IDF sont ainsi passés - au cours de la période 2010-2022 - de 406 000 logements à 783 000. On voit bien que **le problème n'est pas de décider un NOMBRE de logements a priori**, mais de mettre en œuvre une politique du logement sur des bases nouvelles, notamment en matière d'**ATTRIBUTION** de ces logements. A qui sont-ils destinés ? A accroître le parc des Airbnb, déjà un record mondial ? A enrichir spéculateurs et promoteurs immobiliers ? l'IDF accueille l'essentiel des étrangers qualifiés et siphonne la moitié des jeunes qualifiés des autres régions pour leur 1^{er} emploi. Il faut revoir complètement cette politique.

La pyramide des âges est totalement **déséquilibrée**. L'IDF attire des jeunes actifs qui génèrent une importante demande d'emplois qualifiés, de logements, de services. Les mettant aussi en concurrence avec les jeunes franciliens. Les entreprises franciliennes investissent dans leur professionnalisation, en pure perte à long terme, quand ces couples bi-actifs décident de quitter l'IDF avec leur famille, ne supportant plus les conditions de vie d'une ville dense et ses nuisances (pollution de l'air, pollution sonore, galère des transports, manque d'espaces verts, etc). A l'inverse, les personnes âgées sont nombreuses à quitter l'IDF, alors qu'elles pourraient rééquilibrer la pyramide des âges : elles constituent un gisement de liens sociaux, de besoins de services de proximité, elles possèdent un potentiel de grands logements... et ne réclament pas d'emplois.

2/ Les inégalités ont explosé

On enregistre une dissociation grandissante de fonctions dans les territoires : des bassins d'habitat sans emplois ; des pôles d'emplois sans habitants... Les territoires riches se sont enrichis, les territoires pauvres se sont appauvris. 19 communes sur 1268 que compte l'Île-de-France (1, 47% des communes) cumulent la moitié de l'emploi. On enregistre un différentiel entre les emplois et les actifs localisés à Paris qui est passé de + 11 000 en 1999 à + 804 000 en 2019 (soit 73 fois plus).

Jamais les populations n'ont été aussi éloignées du cœur d'agglomération. La loi du Grand Paris a raisonné « toutes choses égales par ailleurs », mais l'arrivée d'un transport redistribue les cartes. Les habitants échangent des « gains de temps de transport » contre des gains de place (logements plus vastes) ou des gains de cadre de vie (espaces de nature, jardin...), en allant habiter plus loin. D'où une forte augmentation des distances/temps : un Beauvillésois (habitant de Villiers-le-Bel) consacre 7 années de travail supplémentaire dans une vie d'actif en temps perdu dans les transports.

II. ANALYSE DÉTAILLÉE

Remarque sur les cartes

L'interprétation des 3 cartes, sans possibilité de les superposer ne facilite pas leur interprétation, indispensable pour expliciter les textes. Leur niveau de détail est insuffisamment précis. **La carte « Maîtriser le développement urbain » est difficilement compréhensible** : le gris et le vert sont utilisés indifféremment pour les forêts et pour les espaces agricoles. Le CPTG demande une couleur bien distincte pour les forêts et pour les espaces agricoles avec si nécessaire des nuances plus ou moins claires dans chacune des couleurs.

Le SDRIF est composé de 4 grands chapitres :

- ▶ 1/ Une région sobre et verte
- ▶ 2/ Une région productive et plus indépendante
- ▶ 3/ Une région Polycentrique
- ▶ 4/ Une région Solidaire

Objectif 1/ Une région sobre et verte

-50% de consommation d'ENAF en Île-de-France d'ici 2031

La région francilienne est de loin le territoire le plus artificialisé de France, à plus de 23% de sa surface, soit deux fois plus que la moyenne nationale. Au même titre que les autres régions françaises, l'Île-de-France est soumise à l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) d'ici l'année 2050 fixé par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021. Contrairement aux autres régions dotées d'un SRADDET qui sont légalement contraintes de réduire de 50% leur rythme d'artificialisation nette d'ici 2031, l'Île-de-France est laissée libre de choisir sa trajectoire. Avec un objectif de réduction de moins 20% tous les 10 ans, la version actuelle du SDRIF ne permet pas d'atteindre l'objectif ZAN pour 2050 imposé par la loi.

Nous demandons a minima l'inscription dans le SDRIF de l'objectif de réduction de 50% de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031, par rapport à la décennie 2011-2021.

Bien plus, nous approuvons la position de FNE IDF qui propose de tendre vers le **Zéro Artificialisation Brute (ZAB), seule solution pour protéger intégralement les espaces naturels, agricoles et forestiers fort menacés de l'IDF**. En effet, nous sommes très réservés sur la politique de « compensation » actuellement en vigueur. On peut actuellement bétonner les excellentes terres agricoles du Triangle de Gonesse, en prétendant « compenser » avec des hypothétiques plantations d'arbres sur des surfaces de même taille, sur les terres polluées de la Plaine de Pierrelaye (anciens champs épandages de la Ville de Paris). Ce site dégradé – qu'il faudrait « réparer » - ne saurait servir à justifier la dégradation du Triangle de Gonesse : c'est une double peine.

Objectif 2 / Une région productive et plus indépendante

Deux points nous semblent essentiels.

La souveraineté alimentaire

Rappelons qu'il y a moins d'un siècle l'IDF avait une autonomie alimentaire de 80%. Notre région - qui possède les meilleures terres d'Europe - ne peut se contenter d'une politique agricole orientée principalement sur une agriculture mondialisée, destructrice des agricultures locales de la planète. L'IDF fournit aujourd'hui seulement 3% de notre alimentation et importe massivement des produits alimentaires venant de pays qui ne respectent pas nos normes de qualité. C'est également incompatible avec le nécessaire maintien d'une agriculture paysanne.

Le plus important est de raisonner « qualité des sols » et non pas seulement surfaces en ha. Il est nécessaire de faire un inventaire des sols et de sanctuariser en totalité nos meilleurs sols. On pourrait imaginer un outil spécifique pour la sauvegarde des terres agricoles.

La souveraineté industrielle

Il nous faut reconstituer le tissu industriel de l'IDF mis à mal par une désindustrialisation catastrophique. Nous avons pu mesurer pendant la pandémie notre incapacité de produire un vaccin au pays de Pasteur, ou encore les ruptures de stocks de médicaments, quand nous avons sur le sol francilien le siège de Sanofi, n°1 mondial de l'industrie pharmaceutique. Il faut impérativement que le patrimoine foncier et de main-d'œuvre de nos pôles industriels historiques : Aulnay-sous-Bois, Argenteuil, Vitry-sur-Seine... soit préservé et que ces sites soient affectés prioritairement à la réindustrialisation (et non à des logements ou entrepôts de logistique). Nous avons des friches industrielles très bien situées, très bien desservies, délaissées par des fleurons de l'industrie francilienne : notamment le site de PSA à Aulnay-sous-Bois et le site Dassault à Argenteuil. Ils doivent être prioritaires pour accueillir de nouvelles unités de production.

Objectif 3 / Une région polycentrique

Nous regrettons que le projet de SDRIF ne sorte pas du cadre régional strict. Il n'est pas sain que continue à s'accroître une tache urbaine par un effet de développement entropique. Ce développement renforce la fragilité de la Région par rapport aux crises, climatique, alimentaire, sanitaire, militaire. Dans le même temps des villes « à taille humaine » périssent aux franges de l'Île-de-France.

Ce SDRIF aurait dû être une occasion d'entamer des coopérations avec ces villes « satellites » : Troyes, Sens, Montargis, Nevers, Bourges, Vierzou, Dreux, Évreux, Beauvais, Laon en proposant d'aider les entreprises à s'y installer de préférence à une localisation en Île-de-France. Cette politique s'appuierait sur un renforcement de l'offre ferroviaire par un cadencement à l'heure, cofinancé par IDFM aux côtés des régions limitrophes.

Au sein même de l'Île-de-France, nous souhaitons que le cœur de l'agglomération cesse d'accaparer l'essentiel des emplois et de l'offre de transports. C'est pourquoi **nous approuvons la notion de polycentrisme**. Toutefois, ce principe est affirmé et reconduit de SDRIF en SDRIF, sans jamais être mis en application. Nous observons que jamais l'emploi n'a été aussi concentré dans « l'hypercentre », avec des grands équipements, des services rares et des grands axes de transports conçus en priorité au service de la métropole.

C'est pourquoi l'affirmation indiquée dans le SDRIF :

« Pour chaque Francilien, la possibilité de se loger, de travailler, de se cultiver, d'éduquer ses enfants, de se divertir, de s'aérer, de se promener et de trouver l'ensemble des biens et services dont il a besoin sur son lieu de vie » ne paraît atteignable que dans le cas de Paris et de quelques grands pôles urbains, de type Versailles, Neuilly-sur-Seine ou Boulogne. L'objectif de polycentrisme devrait s'appliquer à l'ensemble de la région.

Le polycentrisme indiqué dans le SDRIF repose sur 27 centralités et 117 polarités. Il n'y a pas de définition de ces notions, nous en avons établi une :

Centralité : lieu central d'intensité urbaine, qui offre aux populations de son bassin l'essentiel des biens et services nécessaires à leur vie quotidienne

Polarité : capacité d'un lieu à exercer une attraction sur l'espace qui l'entoure.

Dans le SDRIF, les « centralités » (grands cercles) sont d'un niveau supérieur à celui des polarités (petits cercles).

Nous nous interrogeons sur l'absence de hiérarchie des « centralités », où des communes de plus de 100 000 habitants comme Saint-Denis ou Argenteuil sont indiquées de la même façon que Coulommiers (15 000 habitants). Certaines villes importantes ont disparu (Montreuil 111 000 habitants ; Vitry-sur-Seine, 96 000). On ne dispose d'aucune donnée - comme le temps de transport domicile-travail moyen des habitants d'une ville - permettant d'évaluer les progrès à accomplir pour atteindre l'objectif de « la ville des 20 mn ».

Découpage en bassins de vie

Les 15 bassins dits « de vie » qui ont été identifiés en IDF **sont des espaces institutionnels, aux antipodes des « territoires vécus »** par les populations locales. Ce qu'on appelle « territoires vécus » (Frémont, 1976) désigne l'espace des pratiques quotidiennes des habitants (l'espace de vie) et les interrelations sociales entre eux (l'espace social), deux entités qui créent un sentiment d'appartenance locale. **Par différence avec les « territoires prescrits »** (Granié, 2000), qui correspondent à tous les zonages décidés par les institutions, qu'il s'agisse d'instances locales (intercommunalités) ou de décisions étatiques (départements, région, métropole...). En Île-de-France, nous observons que les 15 territoires identifiés sur la carte, ne sont nullement des « territoires vécus », en dehors de quelques cas de pôles urbains en zone rurale (Étampes, Provins, Coulommiers...) On ne voit pas comment faire fonctionner un tel découpage dans la durée, **sans la moindre validation démocratique par les populations locales**.

Un exemple emblématique de « territoire prescrit » qui ne saurait constituer un « espace de vie » : le Grand Roissy, une instance qui ne s'est pas réunie depuis Janvier 2016 et qui reste un périmètre statistique.

On ne saurait valider comme **pôle de « centralité »** le gros village de 2900 habitants de Roissy, qui ne pourrait structurer un ensemble de 711 000 habitants, en évacuant l'existence des deux principales villes du territoire, Sarcelles à l'ouest (60 000 habitants) et Aulnay-sous-Bois à l'est (87 000 habitants). Sans compter une gouvernance impossible, avec le regroupement de deux intercommunalités rivales (CA Roissy-Pays de France, EPT Paris-Terres d'envol) qui ne travaillent jamais ensemble.

Transports : des grands axes de transports de transit, négligeant les besoins de « transports de desserte » des habitants.

Nous estimons que la politique des transports mise en œuvre dans le SDRIF va à l'encontre du polycentrisme, en permettant grâce au Grand Paris Express de **renforcer encore des « grands pôles d'excellence »** au détriment de l'autonomie de territoires locaux.

La ligne 17 Nord possède 5 gares sur 6 qui n'ont aucun habitant dans un périmètre de 800 m autour des stations prévues. Et notamment la gare dite de Gonesse en plein champ, à plus de 2 km des premières habitations. Mais nous dénonçons aussi des projets de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) inutiles, avec des trajets est-ouest qui desserviraient la gare du Triangle et ne correspondent à aucun besoin. Les travailleurs de l'Est-95 ne se dirigent ni vers l'Est ni vers le Nord, mais vers le Sud, principalement en direction des pôles de Saint-Denis et du Quartier Central des Affaires de Paris et plus accessoirement vers la gare du Nord.

Seule stratégie possible : **un moratoire sur les lignes inutiles** et la réorientation des budgets vers un programme d'emplois de proximité qui permette aux habitants de travailler sur place, et de progresser ainsi vers la « ville des 20 mn », en évitant la galère des transports.

Nous contestons particulièrement le projet de ligne 19, arrivée après la période de concertation comme un cheveu sur la soupe. Elle ne correspond à aucun besoin : la demande est faible (7% des Argenteuillais travaillent à La Défense) et l'offre est médiocre (terminus à Nanterre-la-Folie à 1 km de La Défense). Un besoin qui peut être couvert amplement par le prolongement du tramway T2. Et pourquoi relier Argenteuil à La Défense (200 000 emplois salariés), alors que la ville se trouve à 13 mn de Saint-Lazare, au cœur du Quartier Central des Affaires (QCA), 660 000 emplois ? Par ailleurs, la liaison d'Argenteuil avec le Triangle de Gonesse n'a aucun sens : pour quels usagers ?

Les transports du quotidien sont dans un état déplorable, et les usagers comme les élus font insuffisamment le rapprochement entre l'explosion des coûts des investissements inutiles pour les grands axes métropolitains du Grand Paris Express (passés de 19 milliards à 47 milliards, mais qui pourraient atteindre 60 milliards) et le sous-investissement chronique du réseau existant. Cette situation ne pourrait que s'aggraver lors de la mise en service du nouveau réseau, au moment où IDF Mobilités reprendrait le flambeau et devrait assurer le financement de l'exploitation des lignes nouvelles et l'entretien du réseau existant.

A l'inverse, le bassin d'Argenteuil dispose d'une pépite inutilisée : l'ancienne ligne SNCF de grande ceinture qu'il suffit de réaménager, pour un prix 4 fois inférieur à la ligne 17 Nord ! Programmé depuis une trentaine d'années, ce tram-train intitulé T11, a été réalisé depuis 2017 sur le tronçon Épinay-sur-Seine / Le Bourget. Le tronçon Sartrouville-Argenteuil-Épinay-sur-Seine attendu depuis des années a été retiré de la programmation du Contrat de Plan État Région (CPER). Et un deuxième tronçon n'est toujours pas réalisé du Bourget à Noisy-le-Sec. Achevé, ce tram-train desservirait 620 000 habitants, 27 quartiers sensibles et **permettrait des connexions avec toutes les radiales d'IDF** : d'ouest en Est, le RER A, les lignes L, J, le RER C, la ligne H, le RER D et B, Éole, sans compter 2 lignes de tramway et 4 lignes de métro. **Ce tram-train doit être réalisé en priorité bien avant 2035 et il dispense de la ligne 19, coûteuse et ne correspondant à aucun besoin.**

Nous contestons également le projet routier du BIP, qui ne serait pas réalisé au bénéfice des habitants des treize villes traversées, auxquels il n'apporterait que des nuisances environnementales en contradiction avec le E du SDRIF. On voit surtout qu'il est conçu pour assurer une jonction entre le port de Gennevilliers et les zones d'activité autour de Roissy et qu'il attirerait une circulation induite faite surtout de camions, avec le bruit et la pollution qu'il ajoute. Ce projet n'a pas sa place ni dans un plan pour la qualité de vie des habitants, ni dans une politique d'amélioration des transports du quotidien. Nous demandons donc son abandon total et définitif.

Objectif 4 / Une région solidaire

Nous constatons en IDF la multiplication de « villes dissociées » qui se définissent comme « *l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y habite pas* » et qui sont à l'opposé d'une solidarité territoriale. **Les politiques d'emploi sont conduites sans aucune analyse des besoins des populations résidentes**, aussi voyons-nous des croissances d'emplois qui se traduisent par l'aggravation du chômage : l'exemple typique est celui de Saint-Denis qui possède 87 000 emplois pour 43 000 actifs, mais un taux de chômage record de 22%, supérieur à celui de Sevran, une des communes les plus pauvres de France. Nous avons aussi le cas de Gonesse, ville dissociée : de 1999 à 2020, la commune a enregistré un gain de 3683 emplois, qui n'ont fait travailler aucun Gonessien supplémentaire, et le chômage a augmenté, alors que le nombre de travailleurs résidents a diminué !

Nous dénonçons **cette politique de l'offre inutile qui ne tient aucun compte des besoins des territoires locaux**. Nous soutenons la mise en place de transports de proximité qui permettent de réduire les besoins de transports à la source, plutôt que des transports lourds, coûteux et qui ne desservent pas les lieux d'habitat.

Ceci suppose de conduire en parallèle une politique de **développement d'emplois de proximité**, c'est-à-dire : petit commerce et artisanat, sanitaire et social, éducation /formation, services à la personne, services publics, économie sociale et solidaire. Petit calcul : si le Grand Roissy avait - au titre des emplois de proximité - le même taux que Versailles (31%), au lieu de 19% actuellement, il y aurait 106 000 emplois locaux supplémentaires !!

III. LES QUESTIONS LOCALES

- **Zone C des PEB des aéroports** : Dans la zone C, les constructions individuelles non groupées dans un secteur déjà urbanisé sont autorisées. Les opérations de renouvellement urbain le sont aussi, à condition qu'elles n'augmentent pas fortement la capacité d'accueil des communes. Le SDRIF maintient trois pastilles d'urbanisation sur le Triangle de Gonesse. Le seul projet approuvé par la région et le département, est une cité scolaire avec 200 places d'internat et 20 logements de fonction. Conformément à la loi, le CPTG demande de rappeler qu'en zone C du PEB non déjà urbanisée, la construction de logements permanents est interdite. Le CPTG demande qu'en zone de renouvellement urbain, les espaces disponibles soient utilisés en priorité pour les équipements au service des habitants présents, et non pour mettre toujours plus d'habitants supplémentaires, sous le bruit des avions : exemple de la friche d'un ancien hôpital à Villiers-le-Bel, où Grand Paris Aménagement (GPA) souhaite y implanter des logements, au détriment d'une implantation possible de la cité scolaire.

- **RD 970 au nord de Villiers-le-Bel**

Dans son avis, le CD 95 demande d'inscrire dans le SDRIF le prolongement de la RD 970. Le CPTG demande à la commission d'enquête de **rejeter cette demande**. Il s'agit d'éviter une nouvelle coupure d'un espace agricole. Le CPTG propose de prolonger l'itinéraire par la D 970 en venant de Gonesse puis la RD 10 avec piste cyclable existante et la réalisation de l'élargissement de la route d'Écouen à Bouqueval avec une piste cyclable identique à l'aménagement de la RD10 et l'aménagement du croisement de la RD 316 à Écouen.

- **Amélioration du bus 9518, liaison structurante en rocade de Cergy à Roissy**

Il s'agit d'un bus empruntant la Francilienne. Il passe à côté de l'importante zone d'activités de Saint Ouen l'Aumône sans la desservir. Il dessert la gare de Montsoult sur la ligne H et passe à proximité de la gare de Goussainville sur le RER D. Pour l'amélioration de cette ligne de bus, le CPTG demande l'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence aux endroits des bouchons réguliers, pour lui permettre de s'extraire des embouteillages, gagner du temps et ainsi assurer la régularité des temps de parcours et une fréquentation plus importante. Prévoir également de l'équiper d'une plateforme vélo.

- **Développer le réseau de piste cyclables, y compris sur les plateformes des aéroports** et la mise en place d'une offre de type Vélib sur la plateforme de Roissy.

- **Suppressions des quatre pastilles du projet Carex à Goussainville**

Ce projet de fret TGV avait pour but de réduire le trafic aérien fret. Étant un équipement complémentaire à l'activité de l'aéroport de Roissy, il devrait trouver sa place sur la plateforme. De plus il n'a jamais apporté la preuve de la réduction du fret aérien ni la garantie contre un afflux de fret supplémentaire arrivant à Roissy par camions, venus de toute l'Europe pour repartir en TGV ou en avion.

- **Suppression de la demi pastille à Moisselles**

La zone d'activités de la commune voisine d'Ézanville est en cours de rénovation. Son extension sur la commune de Moisselles doit être évitée.

- **Rejeter la demande de trois pastilles d'urbanisation sur la partie sud du Triangle de Gonesse demandées par le CD 95 et la CARPF**

Cette zone faisait partie de la ZAC Triangle de Gonesse. Comme suite à l'abandon du projet EuropaCity, sa destination doit rester agricole pour accueillir de la production de denrée bio-durables, en circuit court à destination de la restauration collective.

CONCLUSION

Dans un rapport publié le 12 mars 2014, la Cour des Comptes dénonce le retard de l'État et des collectivités territoriales dans la prise en compte de l'enjeu climatique. Non seulement il s'agit de **réduire les émissions de GES** pour freiner l'ampleur du dérèglement, mais aussi de mettre en place une **ADAPTATION à la réalité de ce changement qui est inéluctable**, ce qui suppose une **prise de conscience** de l'urgence et **une planification** pour y parvenir. Dans les débats sur le nouveau SDRIF que nous avons animés ou auxquels nous avons participé, nous observons que **la société civile et notamment les associations sont beaucoup plus conscientes de l'urgence à agir que les responsables politiques de tous bords**, qui continuent à promouvoir une vision du développement mondialisé totalement obsolète, alors que nous occupons une position inconfortable de lanceurs d'alerte. L'actualité avec son cortège d'inondations, de sécheresses, de canicules, d'incendies... nous donnent malheureusement raison. **Nous affirmons que le « Grand Paris » de 2010 qui défend des valeurs de « grandeur » et « d'excellence » que persiste à poursuivre le nouveau SDRIF est totalement incompatible avec les objectifs de SOBRIÉTÉ, de RÉSILIENCE, de préservation de l'ensemble du VIVANT** (et non pas seulement de l'espèce humaine qui s'arrogerait la totalité de l'air, du sol, de l'eau, etc) que l'urgence climatique réclame.

Le nouveau SDRIF apparaît foncièrement dépassé et ceux qui le promeuvent sont dans un aveuglement coupable. Et l'IDF, la région la plus bétonnée de France et championne des inégalités territoriales, sociales, économiques et environnementales se doit de donner l'exemple et de BIFURQUER RADICALEMENT de TRAJECTOIRE.

En conséquence, **nous persistons dans notre demande d'un moratoire sur tous les grands projets inutiles et imposés, qui sont en réalité des GRANDS PROJETS NUISIBLES et refusons catégoriquement ce Schéma Directeur de la Région Île-de-France d'un autre âge.**

Pour toutes les raisons précédentes, le CPTG donne un avis très défavorable au projet de SDRIF arrêté le 12 juillet 2023.

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE SDRIF.....	2
1/ la poursuite de la croissance de l'IDF est insoutenable.....	2
2/ Les inégalités ont explosé.....	3
II. ANALYSE DÉTAILLÉE.....	3
Remarque sur les cartes.....	3
Objectif 1/ Une région sobre et verte.....	3
Objectif 2 / Une région productive et plus indépendante.....	4
Objectif 3 / Une région polycentrique.....	4
Objectif 4 / Une région solidaire.....	7
III. LES QUESTIONS LOCALES.....	7
CONCLUSION.....	9